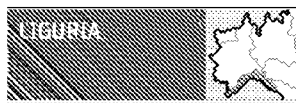


# Per i porti e la nautica un anno da dimenticare



## Raoul de Forcade

Pensavano di aver toccato il fondo nel 2011. Invece l'estate 2012 si profila ancora più drammatica per porti turistici. Perché (i dati arrivano da Assomarinas, società che riunisce i marinai italiani) alle perdite già registrate la scorsa stagione si aggiungono nuovi segni meno. D'altro canto, presentando il Salone Nautico di Genova, che si svolgerà a ottobre, Ucina, la Confindustria nautica ieri ha di-

## LE INCOGNITE

La grave incertezza del quadro normativo ha spinto i diportisti verso il Sud del Mediterraneo

segnato un quadro a tinte fosche dell'intero settore. Con un 2012 che si profila col segno negativo, il crollo del mercato nazionale (-80% di fatturato in Italia, negli ultimi quattro anni) e lo spettro della delocalizzazione di imprese storiche del made in Italy, che già vendono la maggior parte dei prodotti all'estero.

Per i porti turistici i problemi sono determinati dalla crisi ma anche dall'incertezza creata, tra dicembre e marzo scorsi, dal provvedimento del governo Monti che ha prima introdotto la tassa di stazionamento per le barche in Italia e poi (ma soltanto a fine marzo) l'ha trasformata in una più digeribile tassa di possesso per i soli armatori italiani. Quei tre mesi di incertezza sono bastati a provocare numerose fughe di barche dai porticcioli ita-

liani, verso quelli di Francia, Corsica, Croazia, Slovenia, Turchia, Grecia e Malta. Barche che non sono più rientrate, nonostante la modifica della norma.

Morale: gli scali da diporto si trovano con alte percentuali di posti vuoti, fino a -20% e devono fronteggiare una caduta di fatturato per gli ormeggi tra il 5 e l'8% nonché un calo medio dei servizi del 10%. Tra 2011 e 2012, insomma, i porticcioli italiani hanno avuto perdite per circa 200 milioni rispetto al 2009 e 2010, anni in cui la crisi globale, peraltro, già aveva iniziato a riflettersi sulla nautica.

A quantificare le perdite è Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas. «In Italia - ironizza - tra gli esodati ci sono anche i titolari delle grandi imbarcazioni delle fasce superiori ai 15 metri. Sono molti gli utenti che quest'anno si sono tenuti lontani dalle coste italiane. E gli stanziali, dopo aver preso il largo quando si profilava la tassa di stazionamento, non sono rientrati. I vuoti, poi, sono stati in parte recuperati con le barche a vela; e anche i maxi-gommoni hanno tenuto. Però, in generale, la situazione è più pesante ancora dell'anno scorso, perché si riscontra un diradamento di manutenzioni e richieste di accessori e ricambi. Senza contare che molti armatori hanno tenuto le barche nei capannoni, senza metterle in mare».

L'anno scorso, rimarca Perocchio, «i servizi avevano subito un calo del 20%; nel 2012 si è aggiunto un ulteriore 10%. Inoltre, per i posti barca, il calo dimensionale degli utenti ha comportato minori introiti ai porticcioli. La gestione degli ormeggi ha subito un calo di fatturato compreso tra il 5 e l'8%, al quale si aggiunge il -10% del 2011. Il fatturato medio di un porto turistico italiano è di circa

milioni. Moltiplicato per le 500 basi nautiche nazionali, fa un miliardo. Su questa cifra i servizi incidono per circa 300 milioni. Il calo, negli ultimi due anni, è stato del 30%, quindi i servizi hanno perso circa 90 milioni. I restanti 700 milioni sono da attribuire ai ricavi degli ormeggi, nei due anni, hanno perso tra il 15 e il 18%. Dunque, in 24 mesi sono stati bruciati circa 200 milioni». Il grido di dolore dei porticcioli va da Nord a Sud, dall'Adriatico al Tirreno. Oltre ai posti vuoti lamentano un crollo delle vendite di carburante, fino al 50%: chi ha mantenuto la barca in Italia frena sui consumi, diminuendo le uscite.

Su tutto questo, aggiunge Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina, durante la presentazione del Salone di Genova, si innesta «la caduta delle vendite di barche: il mercato in Italia è fermo, paralizzato. Sebbene le prime stime sul fatturato globale 2011 dell'industria nautica nazionale segnalino un sostanziale pareggio rispetto all'anno precedente (3,3 miliardi circa, ndr), i primi mesi del 2012 stanno registrando segnali di deterioramento nei valori delle attività, che lasciano presagire una chiusura in negativo dell'esercizio 2011/2012. Sul fronte occupazionale, si registra una diminuzione degli addetti diretti pari al 15%. Riguardo al rapporto tra vendite interne ed esportazione, quest'ultima è salita all'80% (era 67% nel 2010). È in atto un vero e proprio processo di desertificazione del settore, che si va concentrando in alcuni distretti territoriali e con intere aree geografiche che hanno visto disperdersi importanti filiere produttive. Se questo Paese ci condanna a fare barche solo per gli stranieri, le nostre aziende saranno costrette a delocalizzare».

## La mappa

I posti-barca disponibili e gli indicatori relativi all'utilizzo dello scalo e del carburante nei principali porti turistici dislocati lungo le coste italiane

### 1 CARLO RIVA RAPALLO (Ge)

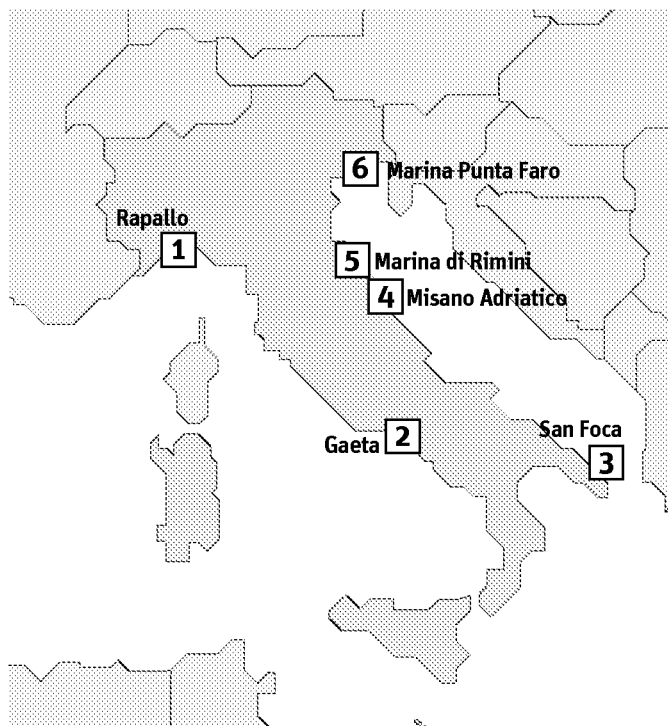
400

Utilizzo carburante: -50%  
Riempimento dello scalo: -10%

### 2 B. NAUTICA FLAVIO GIOIA GAETA (Lt)

250

Utilizzo carburante: -20%  
Riempimento dello scalo: full



### 3 PORTO DI SAN FOCA SALENTO (Le)

150

Utilizzo carburante: -10%  
Riempimento del porto: -15%

### 4 PORTO VERDE MISANO ADRIATICO (Rn)

500

Utilizzo carburante: -50%  
Riempimento del porto: -15%

### 5 MARINA DI RIMINI RIMINI (Rn)

622

Utilizzo carburante: -50%  
Riempimento del porto: -10%

### 6 MARINA PUNTA FARO UDINE

1.200

Utilizzo carburante: calo (n.d.)  
Riempimento del porto: -20%